KIEROWCA POLSKI

MIESIĘCZNIK AUTOMOBILOWY

Organ Związku Zawodow. Szoferów i Mech. Autom. w Polsce

Warszawa — Łódź — Kraków — Poznań — Lwów — Katowice — Wilno

LISTOPAD

1938 r.

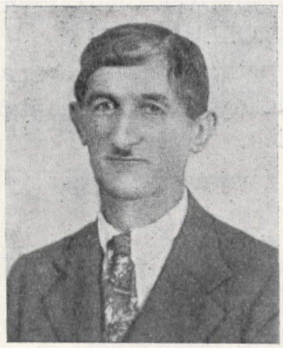
XI.

Treść:

KIEROWCY-JUBILACI



Łatczak Franciszek
jest kierowcą 33 lata
pracuje na taksówce
w Warszawie



Stachel Józef
jest kierowcą 26 lat
pracuje na własnej
taksówce
we Lwowie



Plamowski Jan
jest kierowcą 26 lat
pracuje na własnej
taksówce
w Warszawie



Obermajt Edward
jest kierowcą 23 lata
pracuje na Autobusach
Miejskich
w Warszawie



Szpilewski Franciszek
jest kierowcą 23 lata
pracuje na własnej
taksówce
w Warszawie



Obacz Marcel
jest kierowcą 22 lata
obecnie pracuje u adwokata Głuchowskiego
w Lublinie

(Do artykułu na str. 9-ej)

Redakcja i Administracja

Warszawa, ul. Marszałkowska 60/31. Telefon 9-95-94.

CENA EGZ. 40 GR.

Chcemy mieć własne polskie wozy.

(Projekty „Wspólnoty Interesów" — „Złota kaczka", czy złoty interes?)

W jednem z niemieckich pism ukazała się wiadomość, dotycząca planów produkcji i montażu samochodów w Polsce przez znaną firmę — „Wspólnotę Interesów".

Według tej informacji niemieckiej — „Wspólnota Interesów" ma otrzymać od rządu polskiego koncesję na produkcję samochodów i na wzniesienie specjalnej wytwórni w Centralnym Okręgu Przemysłowym (C.O.P.).

Zanim wytwórnia ta zostanie zbudowana, „Wspólnota Interesów" ma prowadzić montaż wozów z części niemieckich.

Program montażu ma obejmować wozy typów następujących:

1) „Mercedes Benz" „170 v" (4 cyl. 1697 cm. 38 KM.),
2) „Mercedes Benz" „230" (6 cyl. 2229 cm. 55 KM.),
3) „Steyr" „200" (4 cyl. 1498 cm. 35 KM.),
4) „Steyr" „220" (6 cyl. 2260 cm. 55 KM.),
5) „Wanderer" „170" lub „240",
6) „DKW" — najbardziej popularne wozy.

Skądinąd otrzymujemy informacje, że „Wspólnota Interesów" zamierza wznieść wytwórnie:

1) Wozów ciężarowych i specjalnych dla celów wojskowych;
2) wozów popularnych,
3) wozów osobowych z silnikiem o litrażu 2 litrów, jako wozów najbardziej odpowiednich dla warunków lokomocji w Polsce.

W zakresie wozów ciężarowych i wojskowych, „Wspólnota Interesów" przewiduje produkcję następujących typów:

1) Ciężarówka „Henschel" o średnim tonnażu ze silnikiem typu Diesel-Lanova o niskim stopniu prężenia. Typ ten daje się przestawiać na inne rodzaje paliwa (np. gaz sprężony, gaz generatorowy). Ciężarówkę tego typu można będzie produkować już w ciągu pierwszego roku uruchomienia wytwórni.
2) Ciężarówka specjalna systemu Kruppa, jakiej używa armia niemiecka, wyposażona w silnik t. zw. „leżący" z chłodzeniem powietrznem. Cylindry w tym silniku są typu „Boxenmotor". Zajmują one mało miejsca, przy specjalnym podwoziu terenowym.

Co się tyczy samochodów popularnych — przewidziana jest produkcja wozów DKW., wyposażonych w silnik dwutaktowy i dwucylindrowy o pojemności 684 ccm. — 20 KM.

Jako typ wozów osobowych otrzyma pierwszeństwo „Wanderer" — wóz t. zw. średniej klasy.

Jak się dowiadujemy „Wspólnocie Interesów" postawiono za warunek *szybkie przejście na produkcję krajową*, aby rynek polski uwolnić jaknajprędzej od importu wozów zagranicznych.

Kompleks budynków wytwórni ma stanąć w obrębie COP-u, podobno w okolicy Skarżyska nad Kamienną.

Silniki dla wozów popularnych ma dostarczać wytwórnia motorów „Steinhagen i Stransky", a silniki bardziej precyzyjne — wytwórnia „Avia".

Tak oto w ogólnych zarysach przedstawia się projekt i program mających powstać wytwórni samochodów, którą zamierza stworzyć „Wspólnota Interesów".

Jest to firma bogata, posiada znaczne możliwości — i jeżeli prawdą jest wszystko to, co tutaj przytoczyliśmy, jako informację wziętą ze źródeł niemieckich — to cieszyć się wypada, że nareszcie polska produkcja samochodów ruszy z tego „martwego punktu", który kosztuje Polskę grube miliony, jakie wywożą polscy obywatele zagranicę, sprowadzając wozy z obcych wytwórni, przeważnie pochodzenia niemieckiego.

Pisaliśmy już o tem niejednokrotnie, przedstawiając dokładne dane, dotyczące zapotrzebowania polskiego rynku samochodowego — i wskazywaliśmy na możliwości polskiej produkcji wozów, przed którą otwierają się szerokie perspektywy pod każdym względem.

Jest rzeczą conajmniej dziwną, że o planach „Wspólnoty Interesów", o jej pertraktacjach z rządem polskim — prasa niemiecka jest poinformowana lepiej, niż polska — i że dopiero od dziennikarzy niemieckich możemy się dowie-

dzieć, co „w trawie piszczy“, co się szykuje w sprawie tak palącej, jak uruchomienie wytwórni polskich somochodow.

Gdy o tem piszemy, przypomina się owo znamienne oświadczenie, złożone w Senacie przez Janusza Radziwiłła, który oznajmił wręcz, że ilekroć pragnie dowiedzieć się, co słychać w Polsce — zmuszony jest czytać tylko prasę zagraniczną... Zakrawało to na satyrę, dającą wiele do myślenia — i nasuwało jednocześnie myśl, że prasa polska nie obsługuje należycie czytelnika wiadomościami „pierwszej potrzeby“ i albo przemilcza, albo nie wie, co się naprawdę w Polsce dzieje, choćby w zakresie wytwarzania samochodów (nie kaczek dziennikarskich). I jeszcze jedno. Zadajemy sobie pytanie, czy obok mających powstać wytwórni samochodów, nie należałoby pomyśleć o zmontowaniu wytwórni dobrych informacji ze źródeł polskich, dobrej prasy, która mogłaby konkurować z prasą zagraniczną — w danym wypadku — z niemiecką.

Czas najbliższy pokaże, jak wyglądają naprawdę plany „Wspólnoty Interesów“ i jej pertraktacje w sprawie wytwórni samochodów krajowych.

Byłoby rzeczą conajmniej przykrą dowiedzieć się, że cała ta historia jest poprostu „złotą kaczką“, a nie szczerozłotym interesem „Wspólnoty Interesów“, której życzyć należy powodzenia na drodze stworzenia nowej gałęzi wielkiego przemysłu samochodowego, jaki potrzebny jest naszemu krajowi, wołającemu milionami ust: chcemy mieć własne polskie wozy!!!

Józef Benzyna.

Ochrona chłodnic przed zamarzaniem.

Nadchodzą już dnie mroźne a w związku z tem pytanie czem zastąpić wodę w chłodnicy.

Doświadczenia wielu lat i w wielu krajach dowiodły że najlepiej spisują się:

a) mieszanina wody ze spirytusem

b) dodatek gliceryny do wody

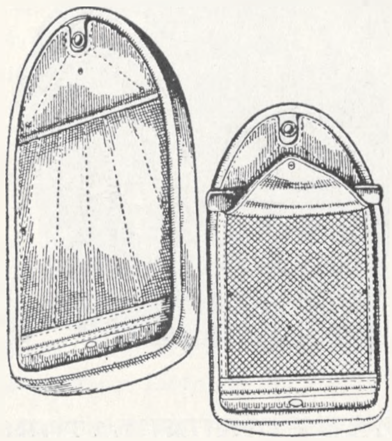
c) dodatek glysantyny.

Glysantyna jest sztucznym syntetycznym związkiem organicznym, rozpuszczalnym w wodzie, bezbarwna, bezwonna, nietrująca i nienagryzająca metali.

Gliceryna posiada identyczne właściwości wybór między jednym a drugim środkiem zależy od ceny. Chcąc się upewnić, który z danych trzech środków wypadnie najtaniej trzeba ustalić dwa ważne szczegóły: a) do jakiej temperatury zamarzania może być narażony nasz samochód i b) ile litrów posiadamy w nim wody. Im więcej wody zawiera chłodnica i przestrzeń między ściankami, tem oczywiście więcej trzeba będzie środka zabezpieczającego przed zamarzaniem.

Okazja do dokładnego zmierzenia pojemności chłodnicy jest równocześnie przedwstępnym przygotowaniem chłodnicy do napełnienia jej mieszaniną przeciw zamarzaniu. Tak czy inaczej trzeba ją dobrze przepłukać. Napełniamy więc

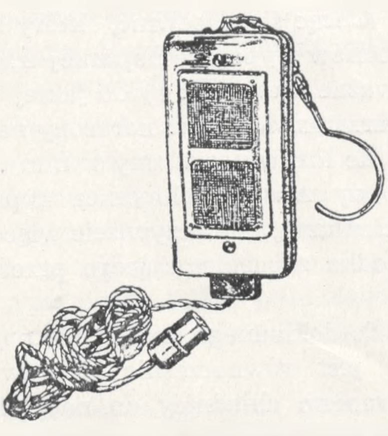
chłodnicę wodą i osiągnąwszy maksymalny poziom przystępujemy do zmierzenia jej ilości. Założywszy gumową rurkę na kurek spustowy zlewamy powoli zawartość chłodnicy do litrowej butelki, która będzie dla nas dość dokładnym naczyniem pomiarowym. Wodę zmierzoną wylewamy.



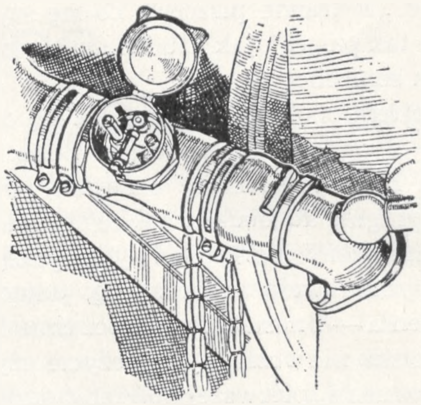
Rys. 1. Pokrowce dla osłony chłodnicy.

Przypuśćmy że nasz poziom ujawnił pojemność chłodnicy i przestrzeni między ściankami na łączną sumę 7 litrów. Chcąc więc dodać do wody 10% gliceryny lub spirytusu, będziemy musieli odmierzyć sobie oddzielnie 700 cm sześciennych gliceryny i blisko 300 cm wody.

Drugą i znacznie trudniejszą sprawą jest ustalenie najniższej temperatury do jakiej pragnęlibyśmy naszą chłodnicę zabezpieczyć. W Polsce mamy bardzo kapryśne zmiany temperatur. Przez długie miesiące temperatura ta nie spada poniżej — 10°C, lecz bywają nagłe i niespodziewane spadki sięgające do — 30°C. Właściciel samochodu wie najlepiej w jakich warunkach jego wóz się normalnie znajduje. Posiadacz taksówki może dać mniej gliceryny czy spirytusu do chłodnicy, gdyż jest częściej w ruchu a jeśli nawet między dwoma wyjazdami wypadnie dłuższa przerwa, może na chwilę silnik wprawić w ruch i wodę nagrzać. Ci jednak których samochody przez kilka godzin stoją na mrozie przed biurem muszą stanowczo stosować wyższy dodatek gliceryny lub spirytusu.



Rys. 2. Elektryczny grzejnik zawieszany do chłodnicy w zimnych garażach.



Rys. 3. Elektryczny grzejnik wmontowany do rury wodnej.



Rys. 4. Grzejnik katalityczny.

Poniżej zamieszczamy tabelki różnych mieszanin.

Mieszanina wody i gliceryny.

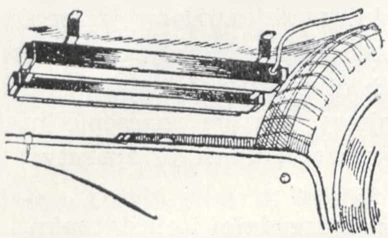
10%	gliceryny	temp.	zamarzania	— 3.8°C.
20%	„	„	„	— 9.4°C.
25%	„	„	„	— 13.8°C.

Mieszanina wody i denaturatu.

10%	spirytusu	temp.	zamarzania	— 4°C.
20%	„	„	„	— 7°C.
30%	„	„	„	— 13.8°C.
40%	„	„	„	— 20°C.
50%	„	„	„	— 35°C.

Mieszanina glisantyny i wody.

20% glisantyny	— 10°C.
34% „	— 20°C.
44% „	— 30°C.
51% „	— 40°C.



Rys. 5. Grzejnik elektryczny.

Amerykanie stosują jeszcze mieszankę: 66% wody, 17% gliceryny i 17% spirytusu. Mieszanina ta zamarza poniżej — 15°C.

Używając denaturatu trzeba pamiętać że wyparowuje on szybciej i łatwiej niż woda — tak że straty w chłodnicy trzeba uzupełniać spirytusem. Używając natomiast gliceryny i glisantyny uzupełnia się w chłodnicy ubytek tylko wody.

Ochrona chłodnicy a właściwie całego silnika zarówno w czasie pobytu samochodu na dworze jak i przez noc w garażu, polega na podgrzewaniu silnika i otulaniu go pokrowcami.

Na rys. 1 widzimy pokrowiec uszyty ze skóry lub ceraty podbity barchanem. Frontowa ścianka powinna być przestawialna by można było zmniejszać dopływ zimnego powietrza do chłodnicy. W czasie wielkich mrozów dół chłodnicy powinien być osłonięty — góra odkryta tam bowiem woda jest najgorętsza.

W zimnych garażach można stosować elektryczne grzejniki lub naftowe. Na rys. 2 widzimy grzejnik dotykający od wewnątrz chłodnicy z wtyczką do gniazda elektrycznego. Na rys. 3 mamy przedstawiony jeszcze lepszy grzejnik wmontowany do rury gumowej z wtyczką na zewnątrz przykrywaną pokrywką. Woda nagrzewa się w najniższym poziomie silnika i rozchodzi po całym silniku i chłodnicy. Puszczenie silnika w ruch po mroźnej nocy nie nastręcza trudności.

Na rys. 4 widzimy grzejnik katalityczny opalany benzyną spalającą się bez płomienia. Grzejnik taki zawiesza się nad silnikiem pod maską. Wreszcie na rys. 5 widzimy elektryczny grzejnik do ogrzewania karteru i silnika od dołu. Ciepłe powietrze nagromadzone pod maską okrytą pokrowcem wystarcza do ochrony silnika i chłodnicy w zimnych garażach.

Inż. Eugeniusz Porębski.

Nowiny techniczne.

„AQUAMOBILE" nowy oszczędzacz paliwa.

Sprawa zużytego paliwa na konia i godzinę, lub konia i kilometr jest ciągle aktualną. Ktokolwie zajmuje się bliżej teorią silników samochodowych, musi przyznać że straty ponoszone przez niedostateczne wykorzystanie ciepła w silnikach benzynowych są niezmiernie wielkie.

Nie wszyscy nasi czytelnicy może wiedzą o tem, że ze 100% ciepła uzyskanego w silniku przy spalaniu benzyny czy mieszanki otrzymujemy.

35,8% ciepła odprowadzanego do chłodnicy.

35,6% ciepła ulatniającego się przez rurę wydechową

28,6% zamienionej energii cieplnej na energię mechaniczną.

Lecz i tych 28,6% energii mechanicznej nie udaje nam się zamienić całkowicie na energię pociągową. Część jej pochłania sam silnik dla wprawienia w ruch mechanizmu sterowego i na wewnętrzne tarcie, część tracimy na opory tarcia w rurze wydechowej a reszta dopiero przenosi się na koło zamachowe, a stąd na resztę mechanizmu pociągowego. Te dalsze straty przedstawiają się następująco :

5,6% straty wewnętrzne silnika

2,2% straty w rurze wydechowej połączonej z tłumikiem

2,9% straty skrzynki biegów

5, 4% straty na oponach (opór powietrza i poślizg gum)

Razem więc nieuniknione straty mechaniczne wynoszą 16,1%, a tylko 12,5% ciepła zamienionego na energię mechaniczną udaje nam się zaprządz do napędu samochodowego.

W tych warunkach każde ulepszenie a nawet próba, by w samym silniku zmniejszyć straty, jest godną zastanowienia. Ostatnio otrzymaliśmy materiały dotyczące nowego ulepszenia przez zastosowanie tak zwanego „aquamobile„ a więc urządzenie, które wprowadza wodę a raczej parę wodną do silnika.

zjawisko nadmiernego nagrzewania wewnątrz łagodząco nadmiernego nagrzewania wewnątrz cylindra i ta część ciepła, którą i tak tracimy na nagrzewanie chłodnicy, bezpłodne i bezużyteczne, może być zużytą do wykonania pracy. W cylindrze takim pracę wykonują wspólnie para wodna i gazy spalania.

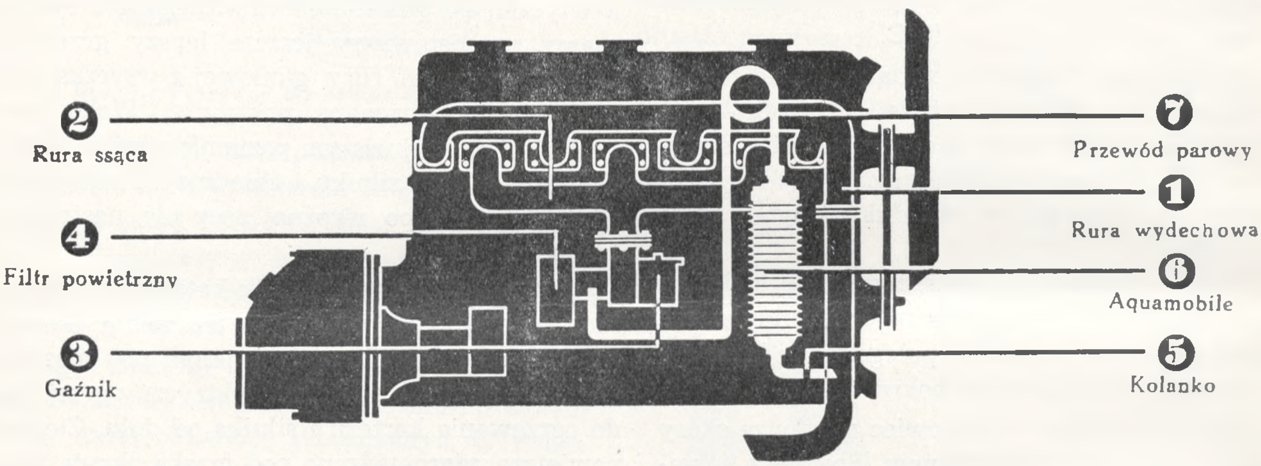
Takby się przedstawiało wyjaśnienie samego zjawiska od strony teoretycznej. Rozważymy teraz czy istotnie są możliwe inne jeszcze cenniejsze objawy, mające znaczenie praktyczne Otóż firma produkująca te aparaty twierdzi, że silnik pracuje:

a) znacznie łagodniej i elastyczniej,

b) nie zanieczyszcza się nadmiarem koksu,

c) daje większą moc,

d) mniej zużywa mechanizmu silnika.



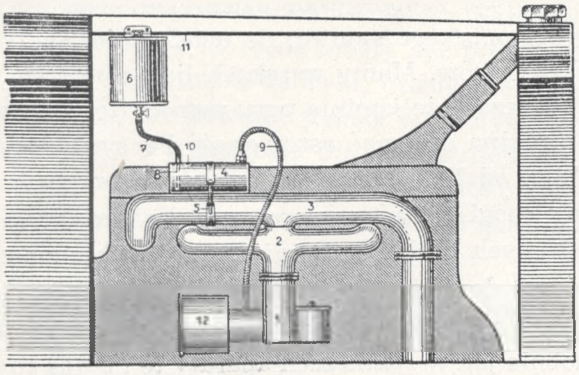
Rys. 1

Na czem oparł tu wynalazca swe nadzieje zmniejszenia paliwa? Na znanym każdemu automobiliście zjawisku, że silnik lepiej ciągnie gdy w gorącym dniu nagle wjedzie się w chłodny las, lub wilgocią przesyconą okolicę.

Nieznaczna domieszka pary wodnej w mieszaninie palnej jaką jest para benzyny i powietrze, może wpłynąć dodatnio z wielu względów. Popierwsze sam proces spalania odbywa się dokładniej, gdyż obecność pary wodnej działa jako katalizator i wogóle umożliwia zjawisko spalania. Sztuczne powiększenie ilości pary do pewnych granic, może mieć wiele innych dodatnich skutków. Wiemy o tem dobrze, że w chwili zapalania powstaje temperatura dochodząca do 1200° i gdybyśmy silnika znakomicie nie ochładzali, wszystkie metalowe części uległyby połączeniu przez zeszwejsowanie. Dodatek pary w tym wypadku może więc wpłynąć łagodząco na

Te uwagi całkowicie przemawiają do przekonania. Nieznaczna nawet obecność pary wodnej może dobrze wpływać na elastyczność silnika, gdyż z jednej strony łagodzi gwałtowny wstrząs w chwili szczytowego ciśnienia po zapłonie, z drugiej strony ciśnienie spada łagodniej niż w rozprężającym się gazie spalenia. Jak firma twierdzi ma się wrażenie, że silnik 4-ro cylindrowy pracuje tak jakgdyby był 6-cio cylindrowym. O tym, że zanieczyszczenie silnika koksem, pozostałym ze spalenia oliwy może być mniejsze, nie trzeba wątpić. Jasnym jest że obecność pary wodnej i zmniejszenie temperatury na ściankach cylindra musi dodatnio wpływać. Tworzenie się koksu twardego jak szkło, jest zjawiskiem znanym tylko w silnikach spalinowych, w maszynach parowych smary nie koksują.

Trzecia sprawa wzmożenie mocy silnika, wy-



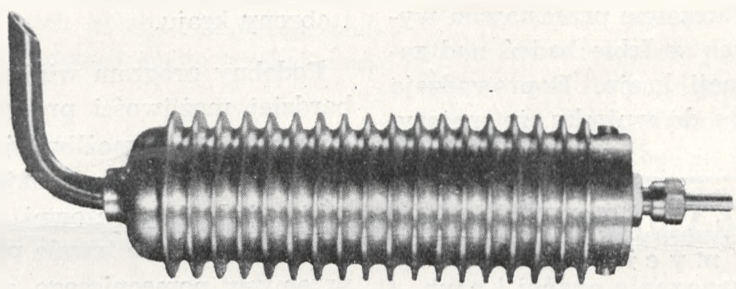
Rys. 2

daje się jasną. Dzięki właśnie temu może być mniejsze zużycie paliwa na tej samej trasie. To wzmożenie jak twierdzi firma wyrabiająca te aparaty przedstawia się w praktyce w ten sposób, że silnik nawet na małych obrotach pracuje spokojnie nie szarpie wozem i można jechać wolno na czwartym czy bezpośrednim biegu. To by-

ścianek, tłoka, zanieczyszczenia pierścieni i co ciekawe jak twierdzi wynalazca, oliwa w karterze zachowuje swą jasność i smarność do 5000 km przebiegu samochodu. Jest to również całkiem możliwe.

Jak wygląda ten przyrząd. Otóż jak wynika z prospektu są jego dwa warjanty. Jeden w którym wytwarza się para wodna przez nagrzewanie wody od rury wydechowej, drugi doprowadzający parę wodną spalin z powrotem do silnika przez gaźnik.

Na rys. 1 mamy rozmieszczenie zbiornika wody i parnika. Woda znajdująca się w zbiorniku 6, dopływa w minimalnych ilościach ściśle określonych do naczynia 4, przez rurkę 8. W parniku znajduje się mały otworek 10, którędy wpływa tyle powietrza ile pary dostaje się do gaźnika. Wytworzona para rurką 9 dostaje się do gaźnika 12. Rola otworu 10 jest bardzo ważna. W



Rys. 3

łoby zgodne ze zjawiskami tak charakterystycznymi dla pary działającej w cylindrze. Para ekspanduje łagodniej i jej nacisk pod koniec obrotu jest większy od nacisku rozgrzanego powietrza. Łatwiej więc pokonywać martwe punkty dolne po wybuchu. Wreszcie z tym zjawiskiem jest związane mniejsze zniszczenie silnika. Mniej gwałtowne wybuchy oszczędzają sworznie tłokowe, panewki i szyjki w wale korbowym. Mniejsze przegrzanie silnika, również nie pozostaje bez wpływu. Wiemy jak szybko zużywają się zawory wylotowe z najlepszej nawet stali wskutek zbyt wysokiej temperatury

gazów spalinowych. Również przy mniejszej ilości koksu nie będzie tak wielkiego ścierania miarę wzrostu ilości obrotów silnika, wzrasta też ilość niezbędnej pary. Przy bardzo małych obrotach i w czasie rozruchu silnika para nie wytwarza się wskutek oziębienia rury wydechowej, ale też w tych momentach nie jest potrzebną. Zapas wody w zbiorniczku wystarcza na 400 do 500 km.

Nowsza konstrukcja tego aparatu wygląda nieco inaczej (rys. 2 i 3).

Zamiast wytwarzać sztucznie parę, możemy wykorzystać parę w rurze wydechowej. Mamy

jej w wydmuchu poddostatkiem i każdy kilogram spalonych węglowodorów (benzyny, ropy) daje 1,3 kg. wody. Z zjawiska tego korzystają sterowce Zeppelina, które w czasie lotu tracąc paliwo, byłyby lżejsze, więc dla utrzymania balastu w równowadze, skraplają wodę znajdującą się w spalinach. Cała rzecz by przy chwytaniu pary wodnej uniknąć jej zbytniego zarozgrzania. W tym celu przepuszcza się gazy spalenia przez generator przedstawiony na rys. 3. W nim para wodna ekspanduje zamieniając się na łagodną mgłę i w tej postaci dostaje się do gaźnika. Sposób zainstalowania aparatu „Aquamobile“ mamy przedstawione na rys. 2

Narazie z obowięzku dziennikarskiego podajemy opis tego aparatu do wiadomości naszych czytelników. Mamy w rękach liczne referencje, świadczące że istotnie przy pomocy tego aparatu można osiągnąć oszczędność benzyny dochodzącą od 20 do 25%. W niedługim czasie będziemy mogi podać naszym czytelnikom wyniki własnych prób. Ponieważ aparat nadaje się zarówno do samochodów benzynowych jak i autobusów z silnikami Diesla, mamy nadzieję że podobnie jak w Niemczech aparaty te i u nas znajdą należyte uznanie. *)

JAN ŚRENIAWA.

Związek izb Handl.-Przem.

Na ostatnim zebraniu Komisji Komunikacyjno - Turystycznej Związku Izb, Izba Przemysłowo - Handlowa w Warszawie przedstawiła wyniki przeprowadzonych w Izbie badań nad zagadnieniem motoryzacji kraju. Doprowadzają one przede wszystkim do wniosku, że motoryzacja kraju winna się opierać na rozwoju własnego przemysłu samochodowego. Największą więc troską wszystkich czynników, mających wpływ na sprawy motoryzacji winna być jak najintensywniejsza rozbudowa tego przemysłu, która może by osiągnięta w pierwszym rzędzie przez stworzenie i realizowanie długofalowego programu motoryzacyjnego. Programu tego domagają się zarówno względy gospodarcze, jak i obrony kraju.

Podobny program winien wyzyskać jak najbardziej możliwości produkcyjne już istniejących zakładów, umożliwić jak najszybsze przejście innych zakładów, mających na razie charakter jedynie montowni, na produkcję krajową oraz stworzyć trwałe podstawy dla rozwoju przemysłu pomocniczego, z którym jest jaknajściślej związana wytwórczość pojazdów mechanicznych. Istniejące lub mające powstać fabryki, nie powinny przy tym stanowić dla siebie konkurencji.

Program motoryzacyjny winien ustalić również wszystkie typy samochodów, jakie winny być w ciągu najbliższych lat produkowane w Polsce. Typy te winny odpowiadać potrzebom gospodarczym i warunkom drogowym oraz wymaganiom mobilizacyjnym. Dopiero po ustaleniu wszystkich typów i po wyzyskaniu możliwości produkowania poszczególnych typów przez już pracujące zakłady, należy udzielić

*) Opisany wyżej przyrząd opatentowano w Niemczech. W Polsce sprzedażą tych przyrządów zajmuje się firma „Technomaszyn“, Katowice, ul. Wojewódzka 5.

dalsze koncesje na montownie dla takich typów wozów, które nie będą mogły być produkowane przez wspomniane fabryki. Udzielenie dalszych koncesyj nie powinno jednak w żadnym stopniu stworzyć konkurencji dla już istniejącej produkcji. Zawierane zaś umowy koncesyjne winny posiadać warunek konieczności jaknajszybszego przejścia na pełną produkcję krajową.

Program rozbudowy krajowej produkcji samochodowej winien być podany do wiadomości ogólnej, aby zapobiec powstawaniu ciągłych pogłosek, hamująco działających nietylko na powiększenie ilości samochodów, ale również na rozwój przem. pomoc.

Kierowcy-Jubilaci.

Reprodukowane przez nas podobizny kierowców-jubilatów, którzy mają poza sobą ponad 20 lat jazdy, przekroczyły w numerze dzisiejszym liczbę siedemdziesięciu.

Między nimi znajdują się koledzy, którzy siedzą przy kierownicy z górą lat 30 a nadsyłane nam życiorysy przedstawiają się bardzo interesująco. Nie możemy na tym miejscu podawać szczegółowych danych o nieraz fantastycznych przeżyciach niektórych kolegów z przed, podczas i po wojnie światowej, na to trzebaby napisać tom cały.

Młodzi koledzy patrzeliby z podziwem na taki np. wóz jak „Graif-slift" na jakim rozpoczął karierę kierowcy kolega Stachel Józef we Lwowie. „Laurint-Clement" to następny, dziś archaiczny wehikuł, kolegi Stachela, który już dwunasty z rzędu wóz zużył na brukach lwowskich i do dziś dnia spotkać go można na swoim zarobkowym „Citroenie" na ulicach Lwowa. Są to rzeczywiście pierwsi pionierzy motoryzacji miast i miasteczek Polski, doskonali fachowcy, którym należałaby się jakaś specjalna odznaka za ich krzewicielską pracę. Tymczasem urządzana przez nas uroczystość jubileuszowa ogranicza się do rozdania im pamiątkowych dyplomów i odznak przez Polski Touring Klub.

Uroczystość odbędzie się prawdopodobnie już w styczniu o czem podamy szczegółowe dane.

Kronika.

XII MIĘDZYNARODOWY RAID AUT. KL. P.

Komisja sportowa Automobilklubu Polski, która reprezentowana była na walnym zgromadzeniu międzynarodowego związku automobilklubów uznanych (Paryż 13 — 18 październik r. b.) przez swego prezesa — dyr. J. Regulskiego zgłosiła na dzień 10 — 18 czerwca 1939 r. Samochodowe Grand Prix Polski, jako sportowy konkurs wytrzymałości.

Należy zaznaczyć, że wskutek bardzo wypełnionego kalendarza imprez międzynarodowych (pełny kalendarz na innym miejscu), uzyskanie tytułu i kwalifikacji Grand Prix, ustaliła, że wpunktach zasadniczych regulamin Grand Prix zbliżony będzie do regulaminu XI-go Międz. Aaidu A. P. 1938 r. Trasa jazdy okrężnej wyniesie około 4.000 km. i w swym odcinku południowym przejdzie przez Huculszczyznę do Czorsztyna i Zaleszczyk. Zamiast próby jazdy po drogach gruntowych (w r. b. ok. 230 km.) w r. p. wprowadzona będzie próba dość ciężkiej jazdy terenowej, zapewne na trasie uprzednio zawodnikom nie znanej. Wozy podzielone będą zapewne na cztery klasy. Jeszcze większy, niż dotychczas, nacisk położony będzie na klasyfikację zespołową.

KUPCY SAMOCHODOWI PRZECIW OBNIŻCE CEN CZĘŚCI I AKCESORII.

Dnia 26 września odbyło się zebranie zarządów Koła Kupców i Przemysłowców Samochodowych przy S. K. P. i Chrześcijańskiego Zjednoczenia Kupców i Wytwórców Branży Samochodowej, zwołane w związku z panującymi na terenie czynników miarodajnych tendencjami w kierunku obniżenia cen na części i akcesoria samochodowe.

Zebrani wyrazili zgodną opinię, że obniżka taka mogłaby nastąpić w wypadku dalszego pogłębienia ulg celnych i zniesienia kontyngentów reglamentujących import części.

TRÓJKOLOROWE SYGNAŁY W STOLICY NA RAZIE NA DWU SKRZYŻOWANIACH.

Wreszcie po kilku latach namysłu ustawiono w stolicy na skrzyżowaniach ul. Marszałkowskiej ze Złotą i Sienną nowe sygnały świetlne. Każde skrzyżowanie zaopatrzone zostało w 6 sygnałów o trzech kierunkach światła, ustawicnych na wysokich białych słupach na krawężnikach chodnika.

Zastosowano system sygnalizacji trójbarwnej. Czerwone światło oznacza: droga zamknięta zarówno dla kierowców pojazdów jak i pieszych, zielone — droga wolna, żółte — sygnalizować będzie okres przejściowy, zaraz — i zapowiadać następującą zmianę.

POLSKI „SZTUCZNY“ KAUCZUK UKAŻE SIĘ W POCZĄTKACH GRUDNIA.

Jak donosiliśmy uprzednio, w COP została wzniesiona wytwórnia „sztucznego“ kauczuku, który będzie produkowany przy użyciu — jako materiału wyjściowego — spirytusu ziemniaczanego. Metoda produkcji była opracowana przez polskich fachowców. Pierwsze sorty syntetycznego kauczuku ukażą się w końcu listopada — lub początkach grudnia.

WŁAŚCICIELE DOROŻEK PROPONUJĄ WPROWADZENIE 3-CH TARYF.

Ostatnio zauważono, że do małych taksówek, obliczonych tylko na dwie osoby, wstawiane są krzesełka dla przewozu trzeciego pasażera. Uniemożliwia to wypuszczanie na rynek dużych taksówek, które przy przewozie trzeciej osoby muszą stosować drugą — wyższą taryfę, gdy w małych wozach liczniki są przystosowane tylko do jednej tańszej taryfy. Poza tym przeciążanie małych taksówek stanowi duże niebezpieczeństwo dla samych pasażerów, nie mówiąc już o niewygodzie.

W sprawie tej interweniowała w min. Komunikacji delegacja Związku Transportowców, proponując ustanowienie trzech rodzajów taksówek, a nie dwóch, jak dotąd, a mianowicie: małych dwuosobowych o pierwszej taryfie, trzyosobowych średniej wielkości, z zastosowaniem również drugiej taryfy i dużych sześcioosobowych dwutaryfowych.

Zastosowanie tego systemu przyczyni się do zwiększenia liczby wozów większych.

OD 1. I. 1939 R. SZYBY W TAKSÓWKACH MUSZĄ BYĆ ZE SZKŁA NIETŁUKĄCEGO SIĘ.

Delegacja Związku właścicieli dorożek samochodowych przyjęta była w Komisariacie Rządu w aktualnych sprawach dotyczących eksploatacji taksówek. Delegacji oświadczono między in., że 31 grudnia br. upływa ostateczny, przedłużany już kilkakrotnie, termin zamiany zwykłych szyb w taksówkach na szyby ze szkła nietłukącego się. Od 1 stycznia 1939 r. wszyskie samochody zarobkowe, posiadające szyby ze zwykłego szkła, będą unieruchamiane.

„TANIE DNI“ TAKSÓWEK AMERYKAŃSKICH.

Kwestia cen odgrywa dominującą rolę wśród czynników ożywiających lub tamujących rozwój operacyj handlowych. Doświadczyli tego na sobie szoferzy taksówek w San Francisco, którzy wobec zmniejszających się coraz wyraźniej obro-

tów, postanowili wprowadzić t. zw. „Tanie dni taksówek".

Pierwsza próba, urządzona w dniu 1 października, dała nadzwyczajne rezultaty. Przy obniżeniu taksy do połowy, obroty wzrosły 8-krotnie w stosunku do dni, w których obowiązywała taksa normalna. Odtąd szoferzy z San Francisco postanowili „tanie dni" wprowadzić przynajmniej raz w miesiącu, z czasem dojdą do tego, że będą je urządzali codziennie.

POŻYTECZNA AKCJA LIGI DROGOWEJ.

Liga drogowa wydała z okazji 20-tej rocznicy odzyskania niepodległości odezwę do społeczeństwa, w której nawołuje gminy wiejskie do uczczenia odzyskania niepodległości budową dróg lub mostów. Odezwa Ligi drogowej znalazła żywy oddźwięk w szerokich masach miejskich i rolniczych. Do Zarządu głównego w Warszawie zgłaszają się codziennie osoby ze świata rolniczego po informacje w sprawie zawiązywania gminnych spółek drogowych dla budowy dróg i przyśpieszenia wyników.

Dla usprawnienia Liga drogowa opracowała instrukcję dla delegatów gminnych L. D. zawierającą szczegółowe wskazówki, jak organizować spółki drogowe i w jaki sposób realizować program budowy t. zw. dróg niepodległości.

BEZCZYNNE POJAZDY MECHANICZNE.

W ostatnich dniach ukończono statystykę pojazdów motorowych niezarejestrowanych lub czasowo wycofanych z ruchu. Okazało się, że takich pojazdów, stojących bezczynnie, bez ruchu w garażach, szopach i budach, znajduje się 13,682 jednostki, w tym, 10,094 samochody i 3,588 motocykli.

Jeżeli nawet weźmiemy pod uwagę, że statystyka powyższa obejmuje również pojazdy nowe, stojące w salonach wystawowych firm, handlujących samochodami i motocyklami (liczbę tę można określić co najwyżej na 3,000 jednostek dla całego kraju), pozostaje ponad 10,000 pojazdów, stojących bezczynnie, a jednak widocznie dobrych, nadających się do ruchu, skoro nie demontowanych na części, nie sprzedawanych handlarzom starym żelastwem.

Domniemanie powodem tego przykrego zjawiska są zbyt wysokie koszty utrzymania samochodu.

NOWOŚCI MOTOROWE W RZESZY.

Budowa niemieckiej wytwórni samochodu ludowego w miejscowości Fallersleben rozwija się pomyślnie. Już w końcu roku 1939 mają opuścić pierwsze samochody tego typu. Wg. nieoficjalnych niemieckich oświadczeń, roczna produkcja wytwórni ma wynosić około 2 miliony wozów.

W związku z akcją propagandową samochodu ludowego wystąpiła niemiecka młodzież zorganizowana w „Hitler-Jugend" o budowę ludowego motocykla. Na około 100,000 członków tej organizacji, zaledwie 2,000 posiada własne motocykle. Wg. prośby młodocianych niemieckich motorzystów, życzą sobie oni ludowych motocykli o możliwie prostej konstrukcji, których cena nie przewyższałaby 150 marek, przyczym spłacaliby te maszyny na raty.

Cena najlżejszego motocykla niemieckiego, zbliżona do projektowanego ludowego motocykla, posiadającego silnik dwutaktowy 100 ccm. i skrzynkę o 2 szybkościach, wynosi minimum 250 — 280 marek, co jest jeszcze ceną do przyjęcia przez większość młodych niemieckich motorzystów, którzy chcieliby nabyć maszyny za swe oszczędności.

×

Wielką sensację w kołach motorowych Rzeszy sprawił eksperyment samochodowy kierownika niemieckiego sportu motorowego Hühnleina, który na wielkim, szybkim wozie przejechał z Berlina (z przed hotelu) do Monachium (Odeonplatz) w czasie 4 godzin 32 minut. Jechał cały czas autostradami, które w pewnych miejscach, ze względu na kończącą obecnie budowę, nie mają jeszcze dwóch torów. Należy zaznaczyć, że czas przelotu samolotem z Berlina do Monachium wynosi 2 i pół godziny, czas przejazdu najszybszym pociągiem — 7 i pół godziny. W czas przejazdu Hühuleina wliczono postoje na regulacji pompy wodnej, tankowania i sprawdzania ciśnienia w oponach.

×

Trzykrotny mistrz Europy na samochodzie, Rudolf Caracciola, wypróbował w ostatnich dniah odcinek rekordowy autostrady koło Dessau, gdzie począwszy od roku przyszłego bite będą wszystkie motorowe rekordy. Odcinek ten posiada 8 klm. długości i 27 metrów szerokości. Przebiega z północy na południe. Słońce nigdy nie świeci zawodnikowi w oczy a przez układ otoczenia odcinka, nie grozi mu silniejsze uderzenie bocznego wiatru, które podczas pamiętnym prób około Frankfurtu spowodowało śmierć Rosemeyera, a w Gyon (Węgry) spowodowało śmierć angielskiego motocyklisty Fernihough.

POSTĘPY MOTORYZACJI 1.000 NOWYCH POJAZDÓW MECHANICZNYCH SPRZEDANO W PAŹDZIERNIKU R. B.

Mimo wydarzeń wielkiej doniosłości politycznej, które — jak twierdzą koła kupiectwa samochodowego — wywarły poważny wpływ na osłabienie sprzedaży w końcu września i w pierwszych dniach października r. b. w ubiegłym miesiącu weszło na rynek 1.000 nowych pojazdów mechanicznych, co w porównaniu z październikiem roku ubiegłego (833 nowych jednostek) wyraża się wzrostem sprzedaży o 167 jednostek.

Notowany co roku objaw oddawania numerów rejestracyjnych w okresie późnej jesieni i zimy występuje i w roku bieżącym, mimo, że natężenie jego, zapewne ze względu na stosunkowo ciepłą jesień, jest w r. b. nieco słabsze. W październiku r. b. unieruchomiono stosunkowo znaczną ilość motocykli (543 jednostki) oraz samochodów osobowych (643 jednostki) — pozycje te są najbardziej charakterystyczne (pozycje te otrzymujemy przez różnicę liczby samochodów względnie motocykli zarejestrowanych na 1-go października i 1-go września r. b. dodając odpowiednie sumy nowych samochodów względnie motocykli zarejestrowanych w ciągu października r. b.).

Poszczególne pozycje statystyki na 1-go listopada 1938 r. przedstawiają się następująco:

Ilość zarejestrowanych p. m.

	stan na 1.XI.38	stan na 1.X.38	rejestracyjnie w paźdz. 1938 przybyło	ubyło
ogółem p. m.	55.142	55.367	—	225
sam. og.	40.555	40.418	137	—
sam. osob.	24.883	25.035	—	152
sam. cięż.	8.485	8.261	224	—
taksówek.	5.159	5.098	61	—
autobusów.	2.028	2.024	4	—
motocykli.	13.101	13.485	—	384
poj. specj.	1.486	1.464	22	—

Jest również rzeczą charakterystyczną stosunkowo duża ilość przyrostu ciężarówek w okresie października r. b.

Jeśli idzie o przyrost nowych poj. mech. w październiku r. b. i porównanie poszczególnych liczb z odnośnym zestawieniem z września r. b. oraz zestawieniem z października 1937-go roku, to kształtował się on następująco:

Nowych jednostek przybyło

	w paźdz. 38 r.	we wrześniu 38 r.	w paźdz. 1937 r.
ogółem p. m.	1.000	1.141	833
sam. ogółem.	828	888	735
sam. osob.	491	561	400
taksówek.	111	96	153
sam. cięż.	199	169	148

1

Na zł. ______ **gr.** ______

Imię, nazwisko i adres wpłacającego

....

Nr. rozrachunku: **1**

Dzień wpłaty

PRZEKAZ ROZRACHUNKOWY 2

Na zł. ______ **gr.** ______

złote słowami:

______ **gr.** ______

Odbiorca:

Wydawnictwo:

KIEROWCA POLSKI

Warszawa, Marszałkowska 60.

Nr. rozrachunku: **1**

Nr. wpłaty ....

Dzień wpłaty

(Podpis przyjmującego)

Stempel okręgu

3

DOWÓD NADESŁANIA
Przekazu Rozrachunkowego

Na zł. ______ **gr.** ______

Odbiorca.

Wydawnictwo:

KIEROWCA POLSKI
Warszawa,
Marszałkowska 60.

Nr. rozrachunku: **1**

Nr. wpłaty ....

Podpis przyjmującego)

Załączony przekaz prosimy po wypełnieniu oddać w najbliższym urzędzie pocztowym.
Prenumerata wynosi rocznie zł. 4,—

autobusów	27	62	34
motocykli.	159	215	88
poj. specj.	13	38	10

Jak widzimy z tego zestawienia październik r. b. przyniósł w stosunku do września r. b. nieznaczne osłabienie sprzedaży w dziale samochodów osobowych, b. znaczne osłabienie sprzedaży autobusów i poj. specjalnych, wzrost sprzedaży ciężarówek i taksówek.

AKCJA MOTORYZOWANIA TRANSPORTU W WARSZAWIE.

Akcja motoryzowania transportu w Warszawie postępuje zdecydowanie naprzód.

Wydział Przemysłowy Zarządu Miejskiego zarejestrował na dzień 1-go października r. b. 1.926 dorożek samochodowych. (o 267 więcej, aniżeli w r. ub.), 75 taksówek bagażowych 976 dorożek konnych (spadek o 534 sztuki), wozów konnych 11 (było 17), rowerów 35.502 (wzrost dalszy o 1.250 sztuk) i t.p.

W tym samym stosunku zmniejszyła się również liczba zarejestrowanych dorożkarzy konnych i furmanów.

NOWE GARAŻE W STOLICY

Na ukończeniu jest budowa garażu na ulicy Oboźnej, obliczonego na 280 wozów. Poza tym w budowie jest garaż na 20 samochodów przy ul. Solec. W rozpatrzeniu są projekty budowy dalszych garażów przy zbiegu ul. Promenada i Słonecznej (około 400 boksów), przy zbiegu Słonecznej i Olszewskiej, na ul. Krechowieckiej na Morymoncie (około 200).

Poza tym zatwierdzono projekt budowy garażu przy ul. Targowej 26 (20 boksów).

452 MIESZKAŃCÓW POSIADA 453 AUTA

Mieszkańcy maleńkiej osady Billings pod Detroit, postanowili w tych dniach urządzić zbiorową wycieczkę samochodową po autostradach Ameryki Północnej. W wycieczce tej weźmie udział 452 mieszkańców osady, posiadających razem 453 samochody. Jeden samochód będzie musiał zostać w garażu. Wycieczka pomyślana jest, jako impreza propagandowa na rzecz zakładów samochodowych Forda.

WYPADKI NA JEZDNI SKUTKIEM ZŁEGO ODŻYWIANIA.

Statystycy amerykańscy stwierdzili, że stosunkowo znaczny procent wypadków automobilowych ma miejsce o zmierzchu. Badania lekarskie wykazały, że wypadki te przypisać należy pewnej chorobie, zwanej kurzą ślepotą,

która to choroba ma z kolei swe źródło w braku witamin.

Jak wiemy, jest cały szereg osób, które w dzień widzą zupełnie normalnie, natomiast z zapadnięciem zmierzchu ich zdolność widzenia zmniejsza się nieproporcjonalnie i zamienia się w całkowitą nieomal ślepotę. Jak się okazuje, to szczególne zjawisko jest skutkiem braku w organiźmie witamin A. Choroba występuje specjalnie często u kobiet ciężarnych, których organizm potrzebuje znacznej ilości witamin. Jednak poza tym jednym wypadkiem kurza ślepota występuje u mężczyzn częściej, niż u kobiet. Jeśli dostarczymy organizmowi choremu witamin w postaci tranu, czy też zielonych jarzyn, kurza ślepota zanika bardzo szybko.

Jest rzeczą zupełnie możliwą, że szoferzy, chorzy na kurzą ślepotę, z zapadnięciem zmierzchu stać się mogą winowajcami wypadków automobilowych. W każdym razie amerykańscy lekarze twierdzą, że to ma miejsce. Wobec tego w miastach amerykańskich po ozlepiano wszędzie wielkie plakaty, nawołujące obywateli, aby sprawdzili sprawność swego wzroku o zmierzchu, ponieważ kurza ślepota szofera grozi bezpieczeństwu współobywateli, a usunięcie jej jest zupełnie łatwe.

Cena ogłoszeń: za 1/1 str. zł. 250, za 1/2 str. zł. 125, za 1/4 str. zł. 75, za 1/8 str. zł. 40.

Prenumerata:	Redakcja:	Administracja:
Rocznie . . . . . zł. 4.— Półrocznie . . . . . zł. 2.—	Interesantów w sprawach redakcyjnych przyjmuje się w godz. 12–2 p.p.	Administracja jest czynna codziennie od 10–3 p.p.

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: WARSZAWA, MARSZAŁKOWSKA 60/31, tel. 9-95-94

Redaktor i Wydawca: *Stanisław Karolczyk*

Druk. H. Hyndle i M. Styss, Warszawa, Zielna 41.


Nie wymaga wyjaśnień fakt, dlaczego doświadczeni kierowcy zmieniają przed zimą olej letni na gatunek zimowy, doskonale płynny i smarny
GALKAR
OLEJ SAMOCHODOWY
Z LUX
"KARPATY"
GALKAR Z-LUX
POLSKI OLEJ SAMOCHODOWY
NAWET NA SYBERYJSKI MRÓZ
»KARPATY«